

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXII. — Wydana i rozesłana dnia 20. marca 1897.

Treść: (M 68—69.) 68. Dokument koncesyjny na koleje lokalne od Błatny do Nepomuku i od Brzeżnicy do Rożmitalu. — 69. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na małą kolej wązko-torową od Berun do Koneprusu i od Berun do Króloworu z odnogami, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą pary.

68.

Dokument koncesyjny z dnia 21. lutego 1897,

na koleje lokalne od Błatny do Nepomuku i od Brzeżnicy do Rożmitalu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznają za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Baronowi Ferdynandowi Hildprandtowi w Błatnie, w związku z Baronem Karolem Lilgenau w Lnarzach, Franciszkiem Steinerem w Błatnie, Wacławem Pobudą w Rożmitalu, Antonim Sündermanem w Dolnych Brzeżanach i Lambertem Pavkiem w Lnarzach o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznych parowych, które wybudowane być mają jako lokalne ze szlakiem normalnym od stacji w Błatnie projektowanej kolei lokalnej strakonicko-brzeżnickiej na Lnarze i Kaszejowice do Nepomuku z dobiegiem do linii kolei państwa Gmünd—Cheb i od stosownego punktu linii kolei państwa protiwinsko-zdyckiej pod Brzeżnicą do Rożmitalu a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolejom, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się dobrodziejstwa w ar-

tykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesyonowanych niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do wybudowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesjonariusze kaucyę w sumie dwa tysiące złotych w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

Zresztą koleje koncesyonowane uważane być mają za istotne części składowe przedsiębiorstwa kolei lokalnej strakonicko-brzeźnickiej, będącego przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 21. września 1896, Dz. u. p. Nr. 192 i postanowienia §§. 5 aż do 14 tego dokumentu koncesyjnego, jako też oddziału II. warunków koncesyjnych kolei lokalnej strakonicko-brzeźnickiej z dnia 21. września 1896 stosować się mają do wszystkich rzeczonych linii kolejowych jako tworzących zespolone przedsiębiorstwo.

Guttenberg r. w.

69.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 21. lutego 1897,

o nadaniu koncesyi na małą kolej wązko-torową od Berun do Koneprusu i od Berun do Króloworu z odnogami, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą pary.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało firmie Franciszek Schön i synowie w Pradze o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu małej kolei wązko-torowej wyłącznie do publicznego obrotu towarów służącej, na której ruch utrzymywany być ma za pomocą pary od przyszłej stacyi w Berunach z jednej strony do wapieniolomów w Koneprusie z odnogami do Sekery i Kobyli, z drugiej strony do Króloworu do fabryki cementu z odnogą do pieców tej fabryki cementu ze zwrotnikiem dobiegającym do projektowanej stacyi zestawowej w Berunach c. k. austriackich kolei państwa, pod następującymi bliżej określonymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei koncesyonowanej zapewniają się dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianego w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnienia od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłacania należytości stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku państwa, któryby w przyszłości mocą ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest rozpocząć niezwłocznie budowę kolei na wstępie oznaczonej, skończyć ją najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższych terminów budowy, dać ma koncesyonaryuszka kaucyę w sumie dwa tysiące złotych a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna koncesyonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle Władz do tego powołanych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszce prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniesć ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszki.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obracebie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych emitować się mających, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Koncesjonaryuszka zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych.

Koncesjonaryuszka zobowiązuje się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 6.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat sześćdziesiąt (60), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 7.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującemi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Średni dochód czysty, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na umówione oprocentowanie i spłacenie pożyczki hipotecznej, celem uzyskania kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego przez koncesjonaryuszkę zaciągniętej w sumie 315.400 zł., tudzież pożyczki w sumie 30.000 zł. przez królestwo czeskie udzielonej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesjonaryuszki spłacanie z własnych funduszy w umówionych terminach płatności pożyczek w Banku krajowym czeskim i u królestwa czeskiego zaciągniętych, aż do zupełnego ich umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca dnia i 31. grudnia każdego roku.

3. Państwo zastrzega sobie, że w razie odkupienia na podstawie średniego dochodu w myśl ustępu 1 wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 1go półrocznie płacone.

Gdyby państwo zamierzało wtaki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa

tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 8.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 7, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 7), zatrzyma koncesyonaryuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się jej aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku

wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 9.

Koncesyonaryuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesyonowanej, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

§. 10.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§. 11.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.